

Zweckverband Nahverkehr Rheinland, Glockengasse 37 – 39, 50667 Köln

Zweckverband Nahverkehr Rheinland  
Glockengasse 37 – 39  
50667 Köln**Per Email bis 25.09.2012 an:****[anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)****ÖPNVG – Anhörung A02 – 01.10.2012**

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0

Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: [www.nahverkehr-rheinland.de](http://www.nahverkehr-rheinland.de)E-Mail: [info@nahverkehr-rheinland.de](mailto:info@nahverkehr-rheinland.de)Die Präsidentin des Landtags  
Nordrhein-WestfalenLANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE**STELLUNGNAHME****16/100**

Alle Abg

Unser Zeichen: Fr

Durchwahl: -  
E-Mail:

25. September 2012

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57, Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Oktober 2012****STELLUNGNAHME DES ZWECKVERBANDS NAHVERKEHR RHEINLAND**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des ÖPNVG im Rahmen der o. a. Anhörung und bitten um Berücksichtigung der Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Zweckverband Nahverkehr Rheinland

i. A.

i. A.

i. A.



Dr. Norbert Reinkober



Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag



Hans Joachim Sistenich





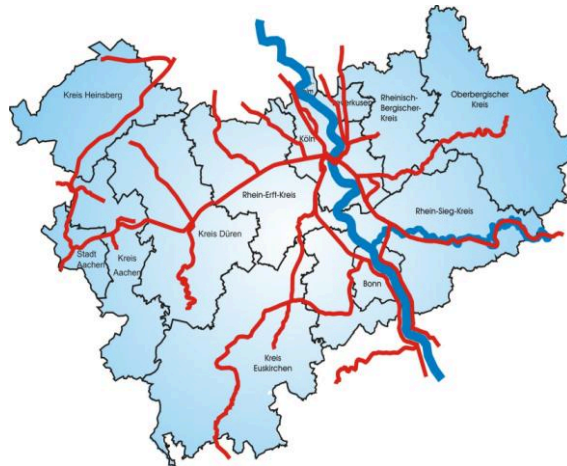
Nahverkehr Rheinland

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den  
öffentlichen Personennahverkehr  
in Nordrhein-Westfalen (ÖPVNG NRW)**

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses  
für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**

Gesetzesentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57  
am 1. Oktober 2012, ab 13.00 Uhr, Raum E 3 - D 01

**Stellungnahme  
Zweckverband Nahverkehr Rheinland**



- A. Zusammenfassung**
- B. FRAGENKATALOG  
mit Stellungnahme des NVR**
- C. Änderungsbedarf aus Sicht des NVR**



## A. Zusammenfassung

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland stellt fest, dass die neuen Regelungen des ÖPNVG und der zugehörigen Rechtsverordnung sehr weitgehende Vorgaben des Landes enthalten, die die Handlungsspielräume der kommunalen SPNV-Aufgabenträger weiter einschränken.

Dadurch werden finanzielle Risiken sowohl für den SPNV-Betrieb wie auch der Fahrzeugfinanzierung in die kommunale Finanzverantwortung übertragen ohne dass das Land aufgrund seiner Vorgaben eine entsprechende Risikoabsicherung berücksichtigt. Konkret führen die im Entwurf der Rechtsverordnung zum ÖPNVG enthaltenen Fahrzeuganforderungen zum Rhein-Ruhr-Express zu einer Wettbewerbseinschränkung und damit zu einem Finanzrisiko für die Aufrechterhaltung des SPNV-Angebots insgesamt.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland geht davon aus, dass die beauftragten SPNV-Verkehrsleistungen außerhalb des RRX unter den vorgeschlagenen Rahmenbedingungen mittel- bis langfristig reduziert werden müssen oder diese zu Lasten der kommunalen Haushalte gehen. Diese Annahme wird dadurch unterstützt, dass bereits jetzt ein deutlicher Mehrbedarf absehbar ist. Dieser soll zumindest teilweise aus Mitteln der Investitionsförderung gegenfinanziert werden.

Zusätzlich wird dem Verkehrsministerium ein erweiterter Handlungsspielraum eingeräumt, durch den – ohne die bisherige Voraussetzung der Herstellung des Einvernehmens mit dem Verkehrsausschuss des Landtags – die grundsätzliche Finanzierung von Investitionen und Betrieb in den drei Kooperationsräumen zugunsten einer flexibleren Handhabung geregelt werden soll. Dies geht klar zu Lasten der Finanzierungs- und Planungssicherheit bei den Zweckverbänden, die mit den Verkehrsunternehmen langjährige Verträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen abgeschlossen haben.

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland hat Bedenken gegen die Kürzung der Pauschale nach § 12 ÖPNVG. Dies folgt aus seiner Kenntnis, dass der Investitionsbedarf insbesondere für die Erneuerung und Sanierung der Bestandsinfrastruktur steigen wird. Durch Land und Bund aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG NRW nicht finanzierbare SPNV-Investitionsanteile werden zudem verstärkt aus der Investitionspauschale der Zweckverbände zu finanzieren sein. Dies geht wiederum zu Lasten der übrigen ÖPNV-Investitionsförderung.

Das Rheinland ist bundesweit weiterhin eine der wenigen Wachstumsregionen und zusätzlich Verkehrsdrehscheibe und Transitregion für internationale Verkehre auf der Straße und auf der Schiene. Die Kapazitätsgrenzen der Verkehrswege sind bereits heute insbesondere im Knoten Köln erreicht oder überschritten. Das prognostizierte Verkehrswachstum und die mit der Erfüllung der Klimaschutzziele verbundenen Verkehrsverlagerungen werden die bestehenden Probleme weiter verschärfen. Der RRX wird mit dem Ausbau der Infrastruktur und den Angebotsverbesserungen zur Entschärfung von Problemlagen beitragen können. Er wird daher vom ZV NVR ausdrücklich unterstützt. Gleichwohl sollte das ÖPNVG weder die Gesamtzusammenhänge noch die regionalen Anforderungen, die regionalen Aufgabenverantwortungen und das grundsätzliche Erfordernis zur langfristigen Sicherstellung der Finanzbedarfe für den SPNV-Betrieb und die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur außer Acht lassen.

## B. Fragenkatalog

*Vorgelegte Fragestellungen mit  
eigenen Unterstreichungen  
zur Hervorhebung des Themas*

1. Halten Sie die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVG auf Seilbahnen für sinnvoll und in welchen Regionen für denkbar?

Für den ÖPNV konzipierte Seilbahnen können bei der Überwindung von Barrieren im urbanen Raum (z. B. Fluss, Hang, Bahnanlage) eine leistungsfähige und wirtschaftliche Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darstellen. Die Erweiterung ist vor dem Hintergrund sinnvoll, dass es in der Region konkrete Überlegungen gibt (im Nahverkehrsplan der Stadt Bonn enthalten, in Köln diskutiert), deutschlandweit Projekte in Vorbereitung sind (Hamburg, Berlin) und sich die Systeme in der Praxis bewährt haben (Koblenz, London, Portland). Darüber hinaus sollte der Anwendungsbereich des ÖPNVG so offen gestaltet sein, dass alle Verkehrssysteme des ÖPNV mit Gemeinschaftstarif berücksichtigt sind.

2. Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVG für sinnvoll und welche quantitativen, qualitativen und finanziellen Auswirkungen hat die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in die Grundsätze in § 2a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Bestand und Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV?

Der RRX ist aus dem Gesetzestext herauszunehmen und explizit in das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse aufzunehmen. Im Hinblick auf die Finanzierung aus der SPNV-Pauschale ist klar zu regeln, dass finanzielle Risiken aus wettbewerbseinschränkenden Vorgaben des Landes vom Land übernommen werden und die Finanzierung des RRX keinesfalls die finanziellen Möglichkeiten der SPNV-Aufgabenträger zur Finanzierung des übrigen SPNV einschränken darf.

3. Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben?

Nein.

4. Kann es Ihrer Meinung nach durch die Festschreibung des RRX bei anderen SPNV/ÖPNV-Projekten zu Finanzierungsengpässen kommen?

Ja. Der RRX wird den Gesamtfinanzbedarf für den Betrieb des SPNV durch Erhöhung des Leistungsangebots und hohe Preise aufgrund der wettbewerbseinschränkenden Vorgaben deutlich erhöhen. Ohne eine entsprechende Absicherung bzw. Aufstockung der zusätzlich erforderlichen SPNV-Betriebsmittel würden erhebliche Leistungskürzungen im übrigen Netz erforderlich.

5. Welche Planungen für das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG bestehen für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme des RRX und welche Auswirkungen sind hierauf auf den SPNV zu erwarten?

Eine Antwort ist nur durch Verkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs möglich.

6. *Ist aus Ihrer Sicht die Verteilung finanzieller Mittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen - u. a. für die Einführung des RRX - geeignet?*

Hierzu ist zwischen dem Investitionsbedarf in die Infrastruktur und den Finanzbedarf für den Betrieb zu unterscheiden. In beiden Bereichen ist der RRX bei der Verteilung bisher nicht berücksichtigt. Zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen im Knoten Köln bedarf es zusätzlicher Mittel für durch den SPNV-Aufgabenträger geförderte Investitionen (§ 12), welche bisher nicht durch den Bund und das Land NRW (§ 13) gedeckte Mittel ergänzen. Die Verteilung der SPNV-Pauschale ist bisher nur bis 2015 festgelegt.

7. *Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn und S-Bahn-Netz in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrhein-westfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?*

Der SPNV kann bei entsprechendem Ausbau einen erheblichen Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele leisten (Verringerung der Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in NRW bis 2050 um mindestens 80 % im Vergleich zu 1990).

Angesichts der im NVR aufgrund der Bevölkerungsentwicklung längerfristig erwarteten Nachfragesteigerungen bedarf es einer kontinuierlichen Ausweitung insbesondere der Ballungsraumverkehre entsprechend der **Knotenpunktuntersuchung Köln**, um diese Nachfragemengen im klimaschonenden System S-Bahn und Regionalverkehr aufnehmen und eine entsprechende nachhaltige Chance auf Reduzierung des MIV erreichen zu können. Dies bedeutet insbesondere Taktverdichtung und Ausbau des S- und Regionalverkehrs im Rheinland.

8. *Halten Sie die finanziellen Mittel für ausreichend, um wichtige Investitionen und nötige Sanierungsarbeiten im Bestand vorzunehmen, die für den langfristigen Weiterbetrieb der Strecken erforderlich sind?*

Nein. Hier ist insbesondere die Kürzung der Mittel nach § 12 ÖPNVG für den NVR kontraproduktiv, da hieraus in erheblichem Umfang Stadtbahnstrecken und NE-Bahnen erneuert werden.

9. *Wie beurteilen Sie die finanzielle Ausstattung vor dem Hintergrund, den Personenverkehr in NRW weiterzuentwickeln und das ÖPNV-Angebot zu verbessern?*

Es bedarf insbesondere für den Ausbau und den Betrieb eines bedarfsgerechten und attraktiven regionalen Taktverkehrs (gesamtes SPNV-Angebot einschließlich RRX) zusätzlicher Finanzmittel, um eine Verkehrsmittelwahlveränderung entsprechend Ziffer 7 zu unterstützen.

10. *Halten Sie es für sinnvoll, zusätzliche Landesmittel im Wesentlichen für den Ausbildungsverkehr und Sozialtickets bereitzustellen? Müssten ergänzend weitere Landesmittel bereitgestellt werden?*

Grundsätzlich ja, wenn die Förderung nicht zu Lasten der Finanzierbarkeit des Betriebs und des notwendigen Ausbaus der Infrastruktur geht. Eine Entlastung der Kommunen ist bei entsprechender landespolitischer Zielsetzung auch hier erforderlich.

11. *Haben Sie Vorschläge zur etwaigen Gegenfinanzierung bzw. Einnahme weiterer finanzieller Mittel? Müssten dazu gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen oder geändert werden?*

Vorstellbar sind eine verstärkte Nutzerfinanzierung unter Einbeziehung des motorisierten Individualverkehrs („Verkehr finanziert Verkehr“) oder bzw. in Kombination – und nach Schaffung der notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen – auch indirekte Finanzierungsmöglichkeiten, z. B. Unternehmensbeiträge in Abhängigkeit von der Qualität des ÖPNV-Angebots am Unternehmensstandort, Ablösebeträge für Stellplätze, Maut-Anteile, Steueranteile, Wertschöpfung aus Mobilitätsmanagement, Verringerung von Abgaben und Steuern für Verkehrsunternehmen des ÖPNV und deren Betriebsmittel, Finanzierung der Infrastruktur über Anliegerbeträge (KAG), finanzielle Anreize im Zusammenhang mit dem Beitrag zur Erfüllung der Klimaschutzziele u. v. m..

12. *Wie bewerten Sie die Aussagekraft der Prognosen, auf denen der finanzielle Bedarf bestimmter Strecken und Gebiete aufbaut? Reicht die bestehende Datenlage der (amtlichen) Statistik für gesicherte Prognosen aus? Was müsste man ggf. berücksichtigen, um die Prognosemodelle zu verbessern?*

Die Prognosen sollten das Zusammenwirken des Gesamtverkehrs (SPNV, SPFV, SGV) grundsätzlich stärker berücksichtigen. Ebenso müssten ordnungspolitische Regelungen (z. B. der Vorrang des internationalen Güterverkehrs, Klimaschutz) einfließen.

13. *Zur Gewichtung einer Betriebsleistung zur Ermittlung der Förderpauschalen: Haben sich aus Ihrer Sicht die Faktoren für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung bewährt?*

Die Methodik zur Ermittlung der Förderpauschalen ist nicht offengelegt. Die Ermittlung der SPNV-Pauschalen basiert i. W. auf dem Finanzbedarf der derzeitigen Verkehrsverträge.

14. *Wenn nicht oder nicht ausreichend: Fehlt es an weiteren Anreizen, um den Kapazitätsausbau zu stärken und die Qualität zu verbessern?*

Die Zweckverbände sollten von den eigenen Erfolgen einer wirtschaftlichen Ausschreibung von Verkehrsleistungen profitieren können, um diese Erfolge wieder in die Verbesserung und Ausweitung der Angebote reinvestieren zu können.

Die Kürzung der Betriebsmittel für den NVR ab 2015 basiert auf dessen Bemühen, zu besonders wirtschaftlichen Ausschreibungsergebnissen zu kommen.

15. *Halten Sie die Ausgestaltung des Gesetzes generell für geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu fördern und die Attraktivität sukzessive für eine größere Anzahl an Nutzern zu steigern?*

Nein, da der insgesamt benötigte Finanzbedarf nicht gedeckt wird.

16. *Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, bei Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten (wie Umweltschäden, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch) verschiedener Verkehrsträger zu berücksichtigen?*

Ja.



17. *Wie beurteilen Sie die mit der Revision vorgenommene Erhöhung der Mittel für den SPNV?*

Die Erhöhung der Mittel ist für die Durchführung der Verkehrsverträge erforderlich. Planungs- und Finanzierungssicherheit ist über das Jahr 2015 hinaus erforderlich, aber weder der Höhe nach, noch durch gesetzlich verankerte Absicherung über das ÖPNVG gegeben. Eine Rechtsverordnung ist grundsätzlich nicht geeignet, die hierfür notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

18. *Halten Sie die zur Gegenfinanzierung des Mehrbedarfs im SPNV vorgesehene Kürzung der Investitionspauschale für vertretbar?*

Nein, da insbesondere die Erneuerungsfinanzierung für NE-Bahnen erst die Wettbewerbsfähigkeit mit der DB AG schafft, die ihren Erneuerungsbedarf aus Bundesmitteln deckt (LuFV).

Dabei ist eine Gesamtstrategie derzeit nicht erkennbar (Zukunft der Bundesfinanzhilfen, Einsatz von Landesmitteln, neue Modelle der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote des ÖPNV).

19. *Wenn nein: Wie sollte eine weniger starke Umschichtung von Mitteln aus der Investitionspauschale gegenfinanziert werden?*

Vgl. Antwort zu Ziffer 11.

20. *Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?*

Kommunalumlagen werden seitens des NVR aufgrund der schwierigen Haushaltslagen in den Verbandsgemeinden abgelehnt.

Darüber hinaus ist die kommunale Ebene nicht in der Lage, finanzielle Risiken aus Vorgaben des Landes zum SPNV-Betrieb zu übernehmen. Leistungseinschränkungen wären die einzige Kompensationsmöglichkeit, aufgrund des Fahrgastaufkommens in der Wachstumsregion Rheinland praktisch aber nicht durchsetzbar (dazu vgl. auch Antwort zu Ziffer 11).

21. *Welcher Investitions- und Reinvestitionsbedarf besteht im ÖPNV in den nächsten Jahren?*

In einer Studie im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages und beteiligter Bundesländer wurde der Finanzierungsbedarf bis 2025 ermittelt.

Weitere Hinweise geben die Anmeldungen für die Investitionsförderung bei den Zweckverbänden oder diverse Abfragen, z. B. die laufende durch die von den Ländern eingesetzte Daehre-Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Alle Erhebungen zeigen für die nächsten Jahre einen erheblichen Investitionsbedarf auf.

Für das Gebiet des NVR liegt darüber hinaus eine Studie zum Bahnknoten Köln mit einem Vorschlag von 15 Maßnahmen vor, die alleine für den SPNV einen Investitionsbedarf von ca. 1,5 Mrd. EUR auslösen.

Weiterhin fehlt eine systematische und nach einheitlichen Kriterien aufbereitete Bedarfsanalyse, die alle Investitionen erfasst und priorisiert.

22. *Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit?*

Die Anforderungen der Barrierefreiheit werden grundsätzlich bei allen Investitionsmaßnahmen des ÖPNV und SPNV wie auch bei SPNV-Ausschreibungen berücksichtigt.

Eine Forderung wie z. B. beim RRX nach einem durchgängig barrierefreien Zugang an allen Türen führt zu einem aus Konstruktionsgründen und mangels verfügbaren Fahrzeugen höheren Preis. Auf eine 100%ige Barrierefreiheit sollte verzichtet werden. Unabhängig davon sind Mehrkosten aus Anforderungen an die Barrierefreiheit bei den Finanzbedarfen zu berücksichtigen.

23. *Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?*

Die Beantwortung setzt eine entsprechende Erhebung für die Infrastruktur und die Fahrzeuge des ÖPNV bzw. SPNV voraus.

24. *Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet, betriebliche Optimierungen herbeizuführen und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten?*

Der stufenlose barrierefreie Fahrgastwechsel (Bahnsteighöhe = Fahrzeugfußbodenhöhe) minimiert die Aufenthaltszeiten an den Haltestellen bzw. Verkehrsstationen des SPNV und kann in Summe durch kürzere Umlaufzeiten Fahrzeuge und damit Investitionskosten und Personalkosten einsparen.

25. *Welche Investitionen wären geeignet bzw. notwendig die durch den Betrieb entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen zu mindern auch im Hinblick auf das Interesse des Landes an einer stärkeren Bedeutung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen?*

In der Hauptsache durch die Elektrifizierung angebotsstarker SPNV-Dieselstrecken, neue Fahrzeuge im ÖPNV und SPNV (Elektro- oder im SPNV auch Einsatz von Dieselhybridfahrzeugen), Elektrifizierung angebotsstarker SPNV-Dieselstrecken, Erweiterung des ÖPNV um Vor- und Nachlaufangebote (Elektroauto, E-Bike), umfassendes Mobilitätsmanagement (dazu auch Ticketing für die gesamte Mobilitätskette), Modernisierung (z. B. Leuchtmittel an den Haltestellen bzw. Stationen), außerhalb des ÖPNV/SPNV: Bahnstromerzeugung aus regenerativen Energien.

26. *Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, die Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nicht mehr durch Gesetz, sondern nur per Rechtsverordnung und auch nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vornehmen zu wollen?*

Die Rechtsverordnung bietet den SPNV-Aufgabenträgern nicht die für die langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträge erforderliche Rechts- und Finanzierungssicherheit. Der NVR plädiert dafür, bei der bisherigen Regelung zu verbleiben, d. h. Mittelverteilung auf die drei Zweckverbände im Gesetz auszuweisen.

Die Herstellung des Einvernehmens sollte in Bezug auf die grundsätzliche Gestaltung des zukünftigen SPNV-Angebots in NRW und der hohen möglichen Eingriffswirkung in die Aufgaben- und Finanzverantwortung der kommunalen Zweckverbände bestehen bleiben.

27. *Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nicht mehr im Einvernehmen, sondern künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss zu erstellen?*

Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan enthält die mittelfristige Finanzplanung für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (> 3 Mio. EUR zuwendungsfähige Ausgaben) und wird bei Bedarf fortgeschrieben. Er wird gemäß dem Gesetzentwurf insofern aufgewertet, als dass neben dem Streckenausbau nun auch andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen erfasst werden sollen. Die gleichzeitige Beschränkung der Einflussnahmemöglichkeit der Legislative wird seitens des NVR aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV/SPNV in NRW abgelehnt.

28. *Welche alternative Regelung mit kurzfristiger Reaktionsmöglichkeit auf sich ändernde Trassen- und Stationspreise der Bahn bestünden aus Ihrer Sicht?*

In das ÖPNVG sollte eine Regelung aufgenommen werden, die eine jährliche Überprüfung bzw. Anpassung des zusätzlichen Finanzbedarfs aus steigenden Infrastrukturkosten ermöglicht.

29. *Welche jeweils spezifischen Aufwendungen wurden für den SPNV in Nordrhein-Westfalen jeweils in den Jahren 2009, 2010 und 2011 für die Nutzungen für Stationen und Trassen aufgewendet und welche spezifischen Investitionen für Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen stehen diesen Aufwendungen für die jeweiligen Jahre gegenüber?*

Hierzu wurden in 2011 landesweite Erhebungen durchgeführt.

30. *Wie sind die Änderungen der Stationspreise der DB Station & Service AG in den drei Zweckverbandsgebieten begründet und inwieweit ist eine Vorabanpassung der Mittel nach § 11 erforderlich?*

Der Wegfall des Regionalfaktors hat zu Umlagerungseffekten von der Fläche in die Ballungsräume geführt. Gleichzeitig steigen die Unterhaltungskosten für die Stationen stetig an.

31. *Welche Kosteneinsparungen für die Nutzung von Stationen und Trasse sind durch diese spezifischen Investitionen in Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen entstanden und wie haben sich diese auf die Nutzungsentgelte für Stationen und Trasse ausgewirkt?*

Investitionen in die Stationen mindern die Stationspreise nicht, da die von der DB aufzubringenden Eigenmittel bei Investitionen in den Stationsgebühren erscheinen.

32. *Sind die Kostenabrechnungen für die Nutzung von Stationen und Trasse für die Besteller und Kostenträger dieser Leistungen nachvollziehbar und können Kostenkomponenten und Höhe der jeweiligen Kostenkomponenten überprüft werden?*

Im Detail nicht, da die Rechenwerte durch den Eigentümer nicht öffentlich gemacht werden; lediglich die Grundsätze werden veröffentlicht und von der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde geprüft.

33. *Wie beurteilen Sie die vorgesehene neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale unter Einbeziehung auch von Bedarfsverkehren?*

–

34. *Wie schätzen Sie die Erhöhung des Höchstfördersatzes für aus der Investitionspauschale geförderte Maßnahmen und die Zulassung einer Vollfinanzierung im Einzelfall ein?*

Der NVR hatte die Erhöhung mit angeregt, da Investitionsmaßnahmen aufgrund der kommunalen Haushaltslagen nur noch schleppend umgesetzt werden. Über Regelungen, die eine Vollfinanzierung im Einzelfall ermöglichen ist bisher nichts bekannt. Allerdings geht der NVR davon aus, dass dies aufgrund der Landeshaushaltsordnung nur für Unternehmen, nicht jedoch für Kommunen möglich sein wird. Sie müssen einen Eigenanteil von mindestens 10 % tragen.

Darüber hinaus wird die Erhöhung im Hinblick auf die Darstellung der Wirtschaftlichkeit von DB-Projekten begrüßt.

35. *Wie beurteilen Sie im Vergleich zu anderen Ländern die vom Land trotz Kürzung der Investitionspauschale für ÖPNV-Investitionen bereitgestellten Mittel?*

Mehrere Bundesländer haben die gekürzten Bundesmittel durch Landesmittel ersetzt.

36. *Halten Sie den Erhalt und qualitativen Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ohne eine auskömmliche bundesseitige Co-Finanzierung für möglich?*

Nein.

37. *Wenn nein: In welchem Umfang sind Entflechtungsmittel des Bundes nach 2013 erforderlich?*

Nach den bekannten Ermittlungen zu den Investitionsbedarfen in den Ländern übersteigt dieser den bisherigen Umfang bei weitem. Die Mittel sollten mindestens auf dem Stand von 2011 mit 2 % jährlich dynamisiert werden.

Unter der Annahme, dass die Regionalisierungsmittel nach der Revision 2015 nicht wesentlich erhöht werden, wird ggf. eine weitere Umverteilung von Investitionsmitteln zu SPNV-Betriebsmitteln erforderlich, wenn Leistungskürzungen nicht durchsetzbar sind.

38. *Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf enthaltenen Vorgaben zur Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV?*

Ist rechtlich bedenklich, da zwei von drei Aufgabenträgern keine direkte Einflussmöglichkeit auf die Tarifverbünde haben.

39. *Welche sachlichen Gründe sehen Sie für die vorgeschlagene Änderung in § 5 Absatz 3 Satz 2?*

Die Durchtarifierung erfordert zusätzliche finanzielle Mittel, die das Land aber offensichtlich nicht tragen will.

40. Welche Auswirkungen hat der Ersatz der Formulierung „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch die Wörter „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ in § 5 Absatz 3 Satz 2?

Die Vorgabe hat eine größere Bindungswirkung, ein Automatismus ist damit aber nicht verbunden.

41. Durch den neuen Absatz 5 in § 6 werden die Zweckverbände dazu verpflichtet, dem zuständigen Ministerium einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit vorzulegen. Wie viel zusätzlicher bürokratischer Aufwand und welche Kosten entstehen hier den Zweckverbänden?

Die Einführung einer jährlichen Berichtspflicht der Zweckverbände über deren Zusammenarbeit an das Ministerium kann die bisherige Informationslage nach Auffassung des NVR weder verbessern noch kann der Bericht unterjährig notwendige Informationsweitergaben und Abstimmungen ersetzen. Fast alle SPNV-Ausschreibungen erfolgen zudem verbundgrenzenübergreifend; das Land ist hierüber informiert und eingebunden.

Darüber hinaus steht die zusätzliche Aufgabe der mit der Kürzung der Organisationspauschale beabsichtigten effizienteren Organisation entgegen. Aufwand und Nutzen erscheinen unverhältnismäßig; zumal die Steuerungsmöglichkeiten im Nachhinein fehlen. Der neue Absatz 5 sollte ersatzlos entfallen.

42. Ist die Neuverteilung der pauschalisierten Zuwendungen an die Zweckverbände, wie sie in § 12 Absatz 2 formuliert wird, sachgemäß unter Berücksichtigung von Faktoren wie beispielsweise Einwohnerzahl, gefahrene Strecke und Fläche?

Die Kürzung der § 12-Mittel insgesamt wird strikt abgelehnt; allerdings ist die Erhöhung der Mittel für den NWL zweckdienlich.

Im Kooperationsraum des NVR werden die Mittel angesichts der erforderlichen Investitionen nicht ausreichen. Die Neuverteilung sollte wie beim SPNV-Betrieb am Finanzbedarf ausgerichtet werden. Dabei sind Ausbau, Neubau und die Erneuerung von Infrastruktur zu berücksichtigen.

43. Halten Sie die entsprechenden Maßnahmen für geeignet, einheitliche Gemeinschaftstarife - auch im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) - zu schaffen? Sind Ihnen Vorbehalte gegen einen solchen Tarif bekannt?

Die Frage der Kostentragung ist offen.

44. Sind die angedrohten Sanktionen geeignet, die Ziele einheitlicher Tarifstrukturen zu erreichen? Wird der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durch seine heterogene Struktur und größere Fläche dadurch benachteiligt?

Die Androhung einer Mittelkürzung erscheint rechtlich unzulässig, da der ZV NVR keine Einwirkungsmöglichkeit auf seine Trägerzweckverbände und auch nicht auf die Verkehrsunternehmen hat. Sie verletzt im Übrigen das Prinzip der Konnexität.

Mit den Vorgaben zur Tarifentwicklung sind erhebliche wirtschaftliche Risiken für die Aufgabenträger bzw. für die kommunalen Haushalte verbunden, für die das Gesetz keine Ausgleichspflicht vorsieht. Im Gegenteil werden sogar Mittelkürzun-

gen in Bereichen angedroht, die nicht in einem ursächlichen Sachzusammenhang stehen. Von daher wird die Regelung gemäß § 11 Absatz 5 abgelehnt

45. *Welche Mindeststandards hinsichtlich Tarifgestaltung auch im Hinblick auf den NRW-Tarif, Fahrgastkomfort und Klimaschutz sollten landeseinheitlich geregelt werden?*

Es sollten nur grundsätzliche Standards geregelt werden, da auch unterschiedliche Verkehrsbedürfnisse bestehen.

46. *Wie bewerten Sie die neuen Vorgaben zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit der Zweckverbände?*

Die gebotene kooperationsraumübergreifende Zusammenarbeit manifestiert sich in Form gemeinsamer kooperationsraumüberschreitender Wettbewerbsverfahren, ITF- und NRW-Tarifplanungen sowie bei der Realisierung des RRX und ist damit bereits heute gelebte Realität.

47. *Der Gesetzentwurf sieht die Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags sowie die Erarbeitung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vor. Welche Veränderungen für den Erhalt und für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erwarten Sie im Vergleich mit der geltenden Regelung?*

Die frühzeitige Meinungsbildung und die Einflussmöglichkeiten des Landtags werden durch die Herstellung des Benehmens anstelle des Einvernehmens eingeschränkt bzw. ggf. nicht mehr im bisherigen Umfang wahrgenommen. Langfristige landespolitische Zielvorgaben sind ggf. schwerer umzusetzen. Beide Instrumente sind von wichtiger Bedeutung für das Land NRW und sollten im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages erfolgen.

48. *§ 7 Absatz 3 wird aufgehoben, die jährlich aufzustellenden Förderprogramme auf Basis des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans entfallen damit. Auf welche Art und Weise wird die bisher gegebene Transparenz zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus von ÖPNV-Maßnahmen in Zukunft sichergestellt?*

Das jährliche Förderprogramm schafft einen verlässlichen Überblick über den Finanzbedarf und sollte dringend beibehalten werden.

Durch den Verzicht auf das durch das Verkehrsministerium aufzustellende jährliche Förderprogramm zu §13-Maßnahmen würde eine wichtige Abstimmungs- und Handlungsgrundlage der Zweckverbände entfallen.

49. *§ 11 Absatz 1 sieht in der Neufassung die Verteilung der ÖPNV-Pauschale an die Zweckverbände durch eine Rechtsverordnung vor. Wird durch die Festschreibung der Mittelverteilung in einem Landesgesetz, wie sie bisher verankert ist, die Planungssicherheit nicht besser gewährleistet?*

Ja, vgl. Antwort zu Ziffern 17 und 26.

50. Welche Auswirkungen hat die Reduzierung der Vorgabe in § 11 Absatz 1, nach der die Zweckverbände in Zukunft höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten dürfen, anstatt bisher 3 vom Hundert?

Die Finanzierung von Regie- und Planungsaufgaben wird eingeschränkt. Durch die Abhängigkeit vom SPNV-Mittelbedarf wirken gute Ergebnisse der Regieebene in Wettbewerbsverfahren kontraproduktiv.

51. Welche Auswirkungen auf die Mittelverteilung wären für die Jahre 2011 und 2012 eingetreten, wenn der in § 11 Absatz 2 formulierte neue Verteilmechanismus bereits für die Jahre 2011 und 2012 angewandt worden wäre? Welche Entwicklung erwarten Sie für die kommenden Jahre?

Zur zweiten Frage:

- deutlich steigende Nachfrage in den Ballungsräumen (Erfordernis zur Kapazitätsausweitung)
- steigende Infrastruktur- und Energiekosten
- Einschränkungen im Wettbewerbsmarkt infolge der Ausschreibungswelle und Problemen bei der zukünftigen Finanzierung von Fahrzeugen

Resümee: Insgesamt wird ein deutlich höherer Finanzmittelbedarf erwartet.

52. Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?

–

53. Welche Auswirkungen hat die Kürzung der Investitionsförderung um 30 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro?

Insbesondere den Wegfall wichtiger Erneuerungsmaßnahmen bei Stadtbahnen und NE-Bahnen.

54. Sind Ihrer Meinung nach Nachteile zu erwarten, wenn die SPNV-Pauschale zukünftig auf Grundlage einer Rechtsverordnung festgelegt wird? Welche Vorteile gäbe es?

siehe Antwort zu Ziffern 17, 26 und 49

55. Welche Änderungen erwarten Sie dadurch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, Organisation oder Demokratischen Mitbestimmung?

Ein derartig wesentlicher Schritt sollte immer auf der Grundlage eines Gesetzes erfolgen.

56. Wie könnte sichergestellt werden, dass einer solchen Rechtsverordnung transparente und nachvollziehbare Verteilungskriterien zugrunde liegen?

Ohne Berücksichtigung des Bedarfes auf der Grundlage von Fahrgastzahlen werden Ausschreibungsergebnisse, aber nicht Bedürfnisse festgeschrieben.

57. *Werden einzelne Gebiete (ländliche, städtische, Rhein, Ruhr, OWL ...) durch das neue ÖPNVG NRW besonders benachteiligt oder bevorteilt?*

Der NVR verliert neben jährlich rd. 10,3 Mio. EUR an Infrastrukturmitteln auch jährlich rund 30 Mio. EUR an Betriebsmitteln (ab 2015) auf Grund seiner sparsamen Ausschreibungen, obwohl im NVR-Gebiet mittlerweile erheblicher zusätzlicher Bedarf wegen der sehr stark gestiegenen Fahrgastzahlen besteht.

58. *Wie bewerten Sie die Berücksichtigung der unterschiedlichen demographischen Entwicklung einzelner Landesteile durch das neue ÖPNVG NRW?*

Inwieweit das ÖPNVG die demographische Entwicklung z. B. bei der Festlegung der Pauschalen berücksichtigt ist allenfalls im Ansatz erkennbar. Für die Ermittlung des Finanzbedarfs sollten die Angebotsauslastung und die (aufgrund der demographischen Entwicklung prognostizierte) mittel- bis langfristige Nachfrageentwicklung entscheidend sein.

59. *Wie schätzen Sie die unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Fahrgastzielgruppen durch das neue ÖPNVG NRW ein?*

–

60. *Welche Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erwarten Sie mit der Umstellung auf einen ÖPNV-Bedarfsplan?*

Dem NVR ist nicht bekannt, nach welchen Kriterien zukünftig die Aufnahme eines Investitionsvorhabens in den ÖPNV-Bedarfsplan erfolgen soll.



## C. Änderungsbedarf aus Sicht des NVR

Die politischen Vertreter des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland haben am 14.09.2012 über den u. a. Änderungsbedarf bei den Entwürfen des ÖPNVG und der Rechtsverordnung zum ÖPNVG beschlossen.

Zusätzlich haben sie mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass die Vorgaben für die in § 2 Absatz 2 der Rechtsverordnung enthaltenen Fahrzeuganforderungen offen zu gestalten sind, um insbesondere Vergabeoptionen im Hinblick auf die Fahrzeugfinanzierung und die Bildung von Losen zu ermöglichen. Ein finanzieller Mehrbedarf für den RRX dürfe nicht zu Lasten anderer SPNV-Leistungen gehen.

### 12-Punkte-Katalog des NVR

**(1) Die Herstellung des Einvernehmens ist bei Regelungen über die Höhe und Verteilung der ÖPNV-Pauschalen sowie über die mittelfristige Finanzplanung für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse – ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan – beizubehalten.**

- grundlegender Charakter
- erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit für die Zweckverbände bei Verkehrsverträge und Investitionsvorhaben

**(2) Die Basisregelungen zur Höhe und Verteilung der Pauschalen sind vor dem Hintergrund der Festlegungen mit weitreichenden Auswirkungen weiterhin im ÖPNVG und nicht in einer Rechtsverordnung zu verankern.**

- Beschränken der von den Zweckverbänden zu tragenden Risiken
- Beibehalten Handlungsfähigkeit der Zweckverbände

**Darüber hinaus wird nur so der notwendigen gemeinsamen Betrachtung der Infrastrukturmittel und der Betriebsmittel Rechnung getragen.**

**Eine ggf. dann noch erforderliche Rechtsverordnung sollte auf offenere Anforderungen an den Rhein-Ruhr-Express und ggf. Durchführungsregelungen zu den Pauschalen beschränkt sein.**

- (3) **Die Landesvorgaben sind zu starr und wettbewerbseinschränkend. Sie werden ohne Ausgleichsregelungen für etwaige Kostenrisiken zu Lasten der Zweckverbände gehen. Die Rahmenbedingungen des RRX sind in der Rechtsverordnung deutlich weniger einzuschränken.**
- praxiskonform: technisch-wirtschaftliche Machbarkeit
  - offener: anpassbares Grund-/Kernkonzept für Linien und Haltepunkte, Fahrzeuganforderungen
  - eindeutiger: Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastruktur Dortmund – Köln und RRX-Betrieb; Fahrzeugdefinition
- (4) **Die jährlichen Landesförderprogramme des Verkehrsministeriums zu Maßnahmen im besonderen Landesinteresse sind für die Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium und der Bewilligungsbehörde unverzichtbar und sollten beibehalten werden.**
- Transparenz: Das Förderprogramm bildet die Entscheidungen des Landes über Finanzierungswege und Finanzierungsanteile (z. B. LuFV, MOF) ab
  - Grundlage für ggf. zu ergänzende §12-Maßnahmen
  - Grundlage für Einplanungsmittelteilungen (einschließlich Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms) des ZV NVR
  - Infrastrukturfinanzierungsplan ist kein Ersatz, da hier nur Maßnahmen mit > 3 Mio. EUR zuwendungsfähiger Kosten und Fortschreibung bei Bedarf
- (5) **Die Höhe der Ausgaben für „Managementkosten“ (allgemeine Ausgaben) sollte von der Höhe der „SPNV-Pauschale“ entkoppelt und in die volle Verantwortung jedes einzelnen Zweckverbandes gelegt werden.**

**Die Höhe sollte auf der Grundlage des bisherigen Mittelbedarfs sowie bedarfsgerechter Kriterien neu festgelegt werden.**

**Bei dem vorgeschlagenen Modell sollte die Reduzierung der „Managementkosten“ nicht zu einer ungleich stärkeren Belastung eines einzelnen Zweckverbandes führen und keine „versteckten“ weiteren Reduzierungen enthalten.**

- (6) **Die Sanktionierungsoption bei der Hinwirkungspflicht zur Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs der Verkehrs(Tarif)Verbände ist zu streichen.**

- (7) Die Zweckverbände haben durch die Wahrnehmung der Gestaltungsspielräume bei den Vorgaben zur Ausschreibung von Betriebsleistungen des SPNV die Chance, diese zu einem niedrigeren Preis als bisher bestellen zu können.**
- Die bisherigen Regelungen legen bei der Ermittlung des Finanzbedarfs für SPNV-Leistungen die Verkehrsverträge zugrunde.
  - Es sollte eine Regelung verankert werden, nach der von den Zweckverbänden erzielte Ausschreibungsgewinne für erforderliche Mehrleistungen im eigenen Raum eingesetzt werden können.
  - Dies würde einen Anreiz im Hinblick auf die wirtschaftliche Optimierung der Ausschreibungsanforderungen schaffen.
- (8) Die Datenbasis der monetären Regelungen und die Verteilungsschlüssel ist nachvollziehbar offenzulegen**
- Grundlagen der Investitionspauschale: z. B. Prioritätskategorisierung von Fördergegenstandsgruppen durch das Verkehrsministerium
  - Grundlagen der „SPNV-Pauschale“
  - Grundlagen der ÖPNV-Pauschale § 11 Absatz 2
  - Berechnung der „Managementkosten“
- (9) Die jährliche Berichtspflicht der Zweckverbände über die Gegenstände und Ergebnisse ihrer Zusammenarbeit ist zu streichen.**
- (10) Die Investitionspauschale (§ 12)– zumindest für den Anteil der Regionalisierungsmittel – sowie die ÖPNV-Pauschale (§ 11 Abs. 2) sollten analog zur „SPNV-Pauschale“ (§ 11 Abs. 1) entsprechend den Regeln des Regionalisierungsgesetzes dynamisiert werden.**
- (11) Die Abwicklung der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre an NE-Bahnen gemäß § 6a AEG durch die Bezirksregierung ist beizubehalten.**
- (12) Die Grundsätze des ÖPNVG sollten um die Barrierefreiheit und die Sicherheit im ÖPNV erweitert werden.**

**Der Anwendungsbereich des ÖPNVG sollte auf alle Verkehrssysteme des ÖPNV mit Gemeinschaftstarif (dadurch neben Seilbahnen z. B. auch Zulässigkeit von Fährverbindungen) – zumindest aber auf „sonstige Bahnen“ – erweitert werden.**